Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

89

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de aanhoudende problemen op het spoor in de Achterhoek* (ingezonden 3 september 2015).

Nader antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 september 2015).

Vraag 1
Welke redenen zijn er voor de vele verstoringen van de laatste dagen op het spoortraject tussen Winterswijk en Arnhem?[1]

Antwoord 1
De storingen zijn opgetreden na de 16-daagse buitendienststelling die in augustus plaatsvond op het spoortraject Winterswijk – Arnhem. Tijdens deze buitendienst-stelling zijn veel werkzaamheden op dit baanvak uitgevoerd. ProRail heeft gemeld dat op zondag 30 augustus testritten zijn uitgevoerd voordat de infrastructuur op maandag opgeleverd zou worden, maar deze konden mede in verband met het onweer slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd. Vanuit de uitgevoerde testritten zijn geen problemen opgetreden. ProRail heeft vervolgens besloten de sporen weer in dienst te geven. Het baanvak is storingvrij in dienst gegaan. In de navolgende dagen zijn verscheidene verstoringen opgetreden die niet in z'n geheel los gezien kunnen worden van de uitgevoerde werkzaamheden. Gezien deze verstoringen heeft de indienststelling wellicht te vroeg plaatsgevonden. ProRail evalueert hoe het hier is omgegaan. Daarbij komt de gemaakte afweging tussen enerzijds het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor de treinreizigers door onnodig lange buitendienststelling en anderzijds het te snel in dienst gaan en juist daarmee hinder veroorzaken voor de reizigers aan de orde.

Vraag 2
Klopt het dat op een deel van het spoor in de Achterhoek sprake is van een zeer verouderd systeem voor het aansturen van de wissels en seinen? Kunt u uw antwoord toelichten?

[1] Gelderlander.nl, 2 september 2015, http://www.gelderlander.nl/regio/liemers/zevenaar/weer-problemen-op-spoor-tussen-winterswijk-en-arnhem-1.5203323

ah-tk-20152016-89
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 2
Het klopt niet dat op een deel van het spoor in de Achterhoek sprake is van een zeer verouderd systeem voor het aansturen van de wissels en seinen. Het deel van het beveiligingssysteem op Zevenaar dat tegen het einde van de technische levensduur aanliep is onlangs vervangen. De overige beveiligingssystemen dienen op basis van hun technische levensduur pas over 10 tot 15 jaar vervangen te worden.

Vraag 3
Wat is de reden dat het vervangend busvervoer vanuit Arriva zo gebrekkig verliep? Wat vindt u hiervan?

Antwoord 3
Het baanvak Doetinchem–Zevenaar–Arnhem kenmerkt zich in de regel door grote aantallen reizigers in de spitsuren. De extra scholieren en studenten op de eerste maandagmorgen van het nieuwe schooljaar gaven hierbij nog een extra druk. ProRail neemt het regelen van vervangend busvervoer bij verstoringen op met de vervoerders. Het organiseren van het vervangend vervoer door de vervoerders voor deze grote aantallen is een forse opgave, omdat voor bijvoorbeeld de vervoervraag tussen 7.30 en 8.30 uur bij treinvervangend vervoer tientallen bussen ingezet moeten worden. Alhoewel Arriva en BRENG hebben aangegeven er alles aan te hebben gedaan om dit toch georganiseerd te krijgen, werd door een samenloop van omstandigheden op de bewuste maandag de levering van bussen helaas extra bemoeilijkt. Zo was er als gevolg van een hevig onweer op de zondagavond ook op de lijn Winterswijk–Zutphen geen treinverkeer mogelijk en heeft Arriva ook treinvervangend vervoer moeten inzetten tussen Winterswijk en Vorden. Omdat er tot en met zondagavond treinvervangend vervoer was ingezet tussen Arnhem en Zevenaar konden als gevolg van de rijtijdenwet de meeste chauffeurs van dit vervoer maandagmorgen vroeg niet opnieuw worden ingezet. Tot slot was als gevolg van storingen aan de overwegen tussen Arnhem en Zevenaar en later ook richting Doetinchem een groot deel daarvan permanent gesloten. Dit veroorzaakte een verkeersinfarct waardoor de ingezette bussen nauwelijks hun routes konden rijden.
Het is vervelend dat reizigers soms lang hebben moeten wachten. Het toezicht op de uitvoering van de concessie voor Arnhem–Winterswijk is de verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland. De provincie Gelderland heeft laten weten dat zij ProRail nadrukkelijk verzocht heeft samen met de vervoerders betrokken te worden bij de evaluatie van de gebeurtenissen.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het goed zou zijn voor de robuustheid van het spoor in de Achterhoek wanneer de gehele lijn uitgerust zou worden met een dubbelspoor?

Antwoord 4
Nee. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de doelstelling van de provincie Gelderland om de spoorlijn Arnhem-Doetinchem-Winterswijk robuuster te maken onderschreven en financieel ruim ondersteund, omdat de betrouwbaarheid nog steeds niet aan de norm voldoet. Zo heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu dit jaar samen met Gelderland 700 meter dubbelspoor laten aanleggen bij Wehl. De kosten daarvan bedragen € 7 miljoen die door het ministerie voor de helft zijn gefinancierd. Bovendien heeft het ministerie voor de aanleg van 4,5 km. dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam in totaal € 19,1 miljoen bijgedragen. De verwachting is dat de uitvoering van de treindienst na de realisatie van deze maatregelen aanmerkelijk robuuster wordt en weer aan de norm voldoet. Er is dan ook geen actueel voornemen om het spoor op de hele lijn te verdubbelen.

Vraag 5
Welke maatregelen worden er genomen om het spoor robuuster te maken? Welke aanvullende maatregelen gaat u nog nemen?

Antwoord 5
Zie het antwoord op vraag 4. Daarnaast zijn er vanaf 2009 door ProRail diverse maatregelen genomen vanuit het project Performanceverbetering om de robuustheid van het spoor te vergroten met name op het spoortraject Zevenaar–Winterswijk. Zo heeft ProRail op verschillende trajecten en emplacementen voorzien in nieuwe detectie, beveiligingssysteem en voeding. Dit heeft (na een initiële dip) geleid tot een flinke punctualiteitverbetering.
Op de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen in de Achterhoek is nogal eens sprake van blikseminslag. Geëlektrificeerde spoorlijnen zijn minder gevoelig voor bliksem-inslag, omdat de bovenleiding de rest van de installaties afschermt tegen bliksem. ProRail zal dit najaar een onderzoek starten voor de lijnen Zutphen–Winterswijk en Zevenaar–Winterswijk gericht op mogelijkheden om deze spoortrajecten beter bestand te maken tegen blikseminslagen. De provincie Gelderland heeft het voortouw genomen bij de planvorming over de mogelijke elektrificatie.
Ook het besluit tot de aanleg van dubbelspoor tussen Zevenaar en Didam op de lijn Arnhem-Winterswijk zal sterk bijdragen aan de verbetering van de robuustheid. Momenteel is sprake van maximale belasting van twee enkelsporige, niet geëlektrificeerde lijnen met zeer beperkte bijsturingmogelijkheden, waarover tussen Arnhem en Doetinchem een kwartierdienst wordt gereden. Gevolg is dat een storing vrij snel kan uitgroeien tot een flinke vertraging of het stilleggen van de treindienst. Het oplossen van de vertraging is dan bijna alleen maar mogelijk door na de spits één of meerdere ritten op te heffen. Dit zal verbeteren na de aanleg van het dubbelspoor.